Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4302**
17. Wahlperiode 20. 12. 2010

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Kaczmarek, Dirk Becker, Marco Bülow, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/4089 –

Sachstand über abgelassene Chemikalien in den Rhein

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Rhein ist eine der wichtigsten internationalen Schifffahrtsstraßen der Erde und die bedeutendste Wasserstraße Europas. Das Transportvolumen und die Transportkapazität des Rheins zwischen Rheinfelden bei Basel und der deutsch-niederländischen Grenze beliefen sich 2002 auf etwa 200 Mio. Tonnen/Jahr. Seine Bedeutung wird weiter zunehmen. Im Vergleich zu 2002 wird für das Jahr 2015 für den Rhein eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens um durchschnittlich 2 bis 3 Prozent pro Jahr erwartet.

Am 7. November 2010 berichtete das Magazin „WESTPOL“ des WDR über Frachtschiffe, die ihre Tanks ausspülen und das giftige Abwasser mit dem Rest ihrer Ladung anschließend in den Rhein kippen. Immer wieder würden Experten des Landesumweltamtes in Nordrhein-Westfalen feststellen, dass Giftstoffe den Fluss schwer belasten. 15 000 Proben nähmen die Gewässerschützer jährlich. Ihr Ergebnis: Der Rhein werde oft als Mülldeponie benutzt. Im Jahr 2010 wären bereits 17 Schadstoffwellen festgestellt worden, dabei handele es sich um Schadstoffwellen oberhalb der Meldeschwelle. Diese Zahlen sind alarmierend, weil der Rhein nicht einfach „nur“ eine Schifffahrtsstraße ist, sondern viele umliegende Städte auch mit Trinkwasser versorgt und Lebensraum für zahlreiche Arten ist.

Die Gewässerschutzpolizei und die Gewässerschützer des Landesumweltamtes unternehmen alles, um den Verursachern auf die Spur zu kommen. Sie können genau feststellen, um welchen Stoff es sich handelt und wo die Chemikalie ungefähr in den Rhein geleitet wurde. Mit diesen Daten könnte man die Täter stellen, weil jede Schiffsbewegung beim Wasser- und Schifffahrtsamt eingeht. Das Problem: Die Daten über diese Schiffsbewegungen müssen laut Vorschrift nach vier Stunden wieder gelöscht werden. Die Schiffe haben das Überwachungsgebiet dann schon wieder verlassen und die Polizei hat nichts mehr in der Hand. Laut dem „WESTPOL“-Beitrag würde es die Polizei begrüßen, wenn sie die Daten über die Schiffsbewegungen mindestens acht Tage abfragen könnte. Dies wäre nur unter den engen Grenzen, die das Bundesverfassungsgericht formuliert hat, möglich. Es besteht ein Dilemma zwischen Datenschutz und Umweltschutz, zu Lasten des Umweltschutzes.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. Dezember 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem von heimlich und illegal abgelassenen Chemikalien in den Rhein für den Umweltschutz?

2. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem von heimlich und illegal abgelassenen Chemikalien in den Rhein für den Schutz des Trinkwassers?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält jede illegale Einleitung für inakzeptabel. Das illegale Ablassen von Chemikalien in den Rhein stellt grundsätzlich eine Ordnungswidrigkeit nach dem am 1. November 2009 in Kraft getretenen Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (im Folgenden Straßburger Abfallübereinkommen oder CDNI genannt) und grundsätzlich auch eine Umweltstraftat nach § 324 ff. des Strafgesetzbuchs dar, die Auswirkungen auf die Biozönose und auf die weiteren Gewässernutzungen, wie z. B. die Trinkwassergewinnung am Rhein haben kann. Viele Chemikalien sind wassergefährdend. Das Ausmaß der Auswirkungen hängt stark von Art, Menge und Abbauverhalten der Chemikalie und von der Wasserführung des Rheins ab (Verdünnungseffekt). Beeinträchtigungen der Trinkwassergewinnung durch gelegentliche Stoßbelastungen mit chemischen Stoffen, die nur kurze Zeit andauern, sind nicht zu erwarten. Bei häufigen oder länger andauernden Einträgen sind Gefahren für die Wasserversorgung nicht auszuschließen. Zum Schutz des Trinkwassers entscheiden die Wasserwerke am Rhein selbstständig über geeignete Maßnahmen. Sobald eine Belastung einem der Anrainer-Staaten bekannt ist, greift der Warn- und Alarmplan Rhein (WAP) im Rahmen des internationalen Übereinkommens zum Schutz des Rheins, so dass die Trinkwasserversorgungsunternehmen zeitnah informiert werden und mit entsprechenden Maßnahmen reagieren können.

3. Wie oft wurden in diesem Jahr Schadstoffmessungen am Rhein vorgenommen?

4. Wie oft lag die Schadstoffbelastung des Rheins bisher in 2010 über der Meldeschwelle?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schadstoffmessungen am Rhein werden von den dafür zuständigen Bundesländern vorgenommen. Der Bundesregierung liegen keine Informationen über die Zahl der insgesamt durchgeführten Messungen vor. Liegt ein Messwert bei einer Messung über der Meldeschwelle, erfolgt im Regelfall eine Information über den WAP. Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) veröffentlicht eine jährliche Zusammenfassung dieser Meldungen. Im Jahr 2009 zählte die IKSR 41 Meldungen. Aus dem der Bundesregierung vorliegenden Bericht der IKSR an das Herbst-Plenum der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt geht hervor, dass bezüglich der Chemikalien Methyltertiärbuthylether/Ethyltertiärbuthylether die Zahl der Überschreitungen des WAP-Orientierungswertes im Rheinabschnitt NRW bis Ende September des Jahres 2010 gegenüber dem gleichen Zeitraum 2009 deutlich zurückgegangen ist (von 15 Wellen in 2009 auf „nur“ zwei Wellen in 2010). Dabei geht die IKSR davon aus, dass die Verbesserung auch auf eine erhöhte Überwachung der Wasserschutzpolizei NRW zurückzuführen ist.

5. Gibt es einen fachlichen und behördlichen Austausch über das Problem zwischen dem Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen, der Wasserschutz-

polizei und den Behörden des Bundes (beispielsweise der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung)?

Ja, es gibt einen solchen Austausch. Entsprechend der Bund-Länder-Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben halten die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Polizeidienststellen der Länder bei der Ausübung ihrer Aufgaben engen Kontakt. So sind die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen etwa in den Verteiler des Rheinwarndienstes eingebunden. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unterstützt die Wasserschutzpolizei zudem insbesondere bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten oder der Gefahrenabwehr durch die Bereitstellung von Daten aus dem Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB), sofern solche Daten vorliegen und eine Datenübermittlung rechtlich zulässig ist. Darüber hinaus erfolgt ein solcher Austausch auch im Rahmen der IKSR. Die deutsche Delegation in der IKSR setzt sich u. a. aus Vertretern des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie Vertretern der Bundesländer im deutschen Rheineinzugsgebiet, wie dem Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen, zusammen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem, dass es in Deutschland am Rhein keine Entsorgungsstellen für Ladereste der Frachtschiffe wie etwas in Holland gibt?

7. Was will die Bundesregierung gegen dieses Problem unternehmen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung bedauert es sehr, dass bis dato keine Annahmestellen geschaffen wurden. Allerdings hat sich die Situation mit Inkrafttreten des Straßburger Abfallübereinkommens insofern gewandelt, als sich die Bundesrepublik Deutschland darin verpflichtet hat, innerhalb von fünf Jahren ein Netz von Annahmestellen für solche Abfälle zu schaffen oder schaffen zu lassen. Nach § 1 Absatz 5 des Ausführungsgesetzes zum CDNI haben die Betreiber von Umschlagsanlagen an Wasserstraßen oder in Häfen, die im Anwendungsbereich des Übereinkommens liegen, Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich spätestens bis zum Ende des Jahres 2014 zu schaffen. Schon jetzt sind Ladungsempfänger bzw. die Betreiber von Umschlagsanlagen mit Inkrafttreten des CDNI gemäß Artikel 13 und Teil B Kapitel 7 der Anlage 2 zur Annahme von solchen Abfällen verpflichtet. Sofern sie selbst noch keine Annahmestelle haben, müssen sie dem Schiffsführer eine solche Annahmestelle zuweisen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die Ladungsreste und Abfälle aus dem Ladungsbereich nicht mehr in das Gewässer eingeleitet werden. Verstöße gegen die Annahmepflicht sind bußgeldbewehrt.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine gesetzliche Regelung zu schaffen, die für die Speicherung von Daten über Schiffsbewegungen eine Frist von acht Tagen oder mehr vorsieht?

   Falls ja, wie beabsichtigt die Bundesregierung, eine entsprechende Regelung konkret auszugestalten, damit sie der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Vorratsdatenspeicherung (Urteil vom 2. März 2010, Az. 1 BvR 256/08, 1 BvR 263/08, 1 BvR 586/08) entspricht?

Die Bundesregierung prüft derzeit die Einführung einer entsprechenden Regelung im Rahmen einer Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes.

Bisher richtet sich die Speicherung der von meldepflichtigen Fahrzeugen angegebenen Daten für den Rhein nach § 12.01 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung. Die sog. MIB-Daten werden für Zwecke der Schiffsunfallbekämpfung erhoben und müssen daher gelöscht werden, wenn das betreffende Schiff den Bereich der jeweiligen Revierzentrale wieder verlassen hat oder die Ladung gelöscht wurde.

Um künftig Daten über diesen Zeitrahmen hinaus auch vorsorglich für eine spätere anlassbezogene Übermittlung an die für die Strafverfolgung oder Gefahrenabwehr zuständigen Behörden speichern zu können, bedarf es nach den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts einer normenklaren Begrenzung der Zwecke der möglichen Datenverwendung sowie hinreichend anspruchsvoller und normenklarer Regelungen hinsichtlich der Datensicherheit, der Datenverwendung, der Transparenz und des Rechtsschutzes. Die Ausgestaltung solcher Regelungen im Bereich der Binnenschifffahrt könnte sich an entsprechende Vorschriften aus dem Seeaufgabengesetz oder auch entsprechende niederländische Regelungen anlehnen, konkrete Angaben hierzu können jedoch erst nach Abschluss der rechtlichen Prüfung durch alle zuständigen Ressorts gemacht werden.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, den Schiffsbetreibern als präventive Maßnahmen aufzuerlegen, Bescheinigungen über die ordnungsgemäße Entsorgung der Schadstoffe vorzulegen und im Falle des Nichtvorlegens ein Bußgeld zu erheben?

Die Bundesregierung beurteilt dieses Ansinnen positiv und hat es schon 1996 versucht umzusetzen, in dem sie aktiv an der Gestaltung des Straßburger Abfallübereinkommens mitwirkte, das am 9. September 1996 unterzeichnet wurde, aber erst am 1. November 2009 in Kraft trat. Das CDNI schreibt als eines der wichtigsten Nachweismittel die so genannte „Entladebescheinigung“ vor, die detailliert darlegt, wie mit der Ladung und den Abfällen aus dem Ladungsbereich umgegangen wird. Mit Hilfe der Entladebescheinigung wird die Transparenz über sämtliche Vorgänge mit der Ladung und etwaigen Resten sowie ihre Kontrollfähigkeit erhöht. Zudem begründet das Abfallübereinkommen Verantwortlichkeiten auch seitens der Verlader für Reste und Waschwasser, die es in dieser Form bisher nicht gegeben hat. Das Zusammenwirken aller Maßnahmen erhöht den Druck in Richtung eines gesetzeskonformen Verhaltens. Das Muster dieser Bescheinigung wurde seitens der Vertragsparteien des CDNI im Jahr 2009 nochmals aktualisiert. Gemäß den Bestimmungen des CDNI ist der Schiffsführer verpflichtet, diese Bescheinigung an Bord mitzuführen. Verstöße gegen dieses Gebot werden nach dem Ausführungsgesetz zum CDNI mit einem Bußgeld belegt.

10. Mit welchen weiteren Maßnahmen will die Bundesregierung verhindern, dass der Rhein weiterhin als Mülldeponie missbraucht wird und damit auch die Gesundheit der Menschen in den umliegenden Städten gefährdet wird?

Die Bundesregierung weist entschieden die Behauptung zurück, dass der Rhein als Mülldeponie missbraucht wird. Dies geschieht, wenn überhaupt, durch einzelne Verursacher, die sich hierbei strafbar machen (siehe Antwort zu Frage 1). Die Binnenschifffahrt ist allgemein als ökologisch vorteilhafter Verkehrsträger geschätzt. Diesen Ruf können auch einzelne schwarze Schafe nicht gefährden. Eine Gesundheitsgefährdung der Anwohner ist zudem entsprechend der Meldungen des Rheinwarndienstes nicht gegeben.

Dennoch unternimmt die Bundesregierung große Anstrengungen, um im Bereich schiffsbedingter Verunreinigungen von Wasserstraßen noch weitere Verbesserungen des Gewässerschutzes zu erreichen. Sie setzt sich für eine vollumfängliche Anwendung des Straßburger Abfallübereinkommens ein und ist auch an einer Weiterentwicklung dieses Übereinkommens interessiert und dabei maßgeblich beteiligt. Als sehr wichtiges Instrument wird derzeit die Information der Beteiligten über die Bestimmungen des CDNI erachtet. Neben einer Vielzahl von Informationsveranstaltungen nutzt das BMVBS hier auch das Internet als Plattform.

Auf internationaler Ebene wird die Bundesregierung die Bemühungen der IKSR und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die zu diesem Thema in engem Kontakt miteinander stehen, unterstützen, um den derzeitigen positiven Trend nachhaltig gestalten und nach Möglichkeit noch verbessern zu können.

11. Sind der Bundesregierung vergleichbare Probleme von anderen Flüssen und Bundeswasserstraßen bekannt?

Vergleichbare Probleme sind an anderen Bundeswasserstraßen, wie beispielsweise dem Main, Main-Donau-Kanal und der Donau, nur zum Teil bekannt. Zwar werden in einem Bericht zur „Vermeidung schiffsbedingter Verunreinigungen von Flüssen“ der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaften Wasser (LAWA) und Abfall (LAGA), der der Umweltministerkonferenz im Juni 2009 zur Kenntnisnahme vorgelegt wurde, auch Verschmutzungen von Elbe, Mosel und Saar erwähnt. Allerdings kommt der Bericht zu der Einschätzung, dass diese Verschmutzungen einen deutlich geringeren Umfang haben als die auf dem Rhein. Da sich auch diese Flüsse im Anwendungsbereich des Straßburger Abfallübereinkommens befinden, ist zudem davon auszugehen, dass zukünftig noch weniger Gewässerverunreinigungen auftreten werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333